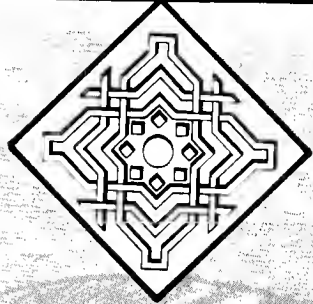
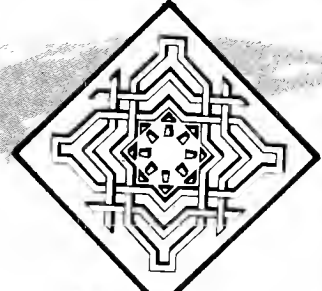


نشاط عُمان البحري



د : اسماعيل نوري الربيعي

برزت البعارة كقوة بحرية ذات ثقل ورجحان في مياه الخليج العربي «١٦٢٤ - ١٧٤٠» وبأسطولهم الذي لعب دوراً مهماً في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، قبيض لهم أن ينالوا حظوة رفيعة لتوكيد فعاليتهم السياسية ودعم موقفهم التجاري والعسكري وعلى الرغم من الأخطار التي حاقت بهم ، والخطر الذي تهدد وجودهم في بلوغ القوى الأوروبية الغازية منطقة الخليج العربي ، إلا أن النجاح كان حليفهم نتيجة لتراكم الخبرة الملاحية والعسكرية وتمكنهم من معرفة أسرار المياه التي مخروا عباها حتى أنه في تطور لاحق تمكنوا من مطاردة فلول الأسطول البرتغالي وإيقاع أنكي الخسائر ، ولم تقف الأمور عند هذا الحد بل طاردوهم في فعاليات بأسلة نحو المناطق التي تمكنوا من تأسيس موطىء قدم لهم فيها كسواحل شرق إفريقيا وسواحل الهند^(١)

خالد إقرن الثامن عشر

كانت السيادة العمانية في الخليج العربي والمحيط الهندي أمراً مفروغاً منه ، حتى أن السواحل الغربية للخليج العربي كانت خاضعة لهيمنة الأسطول البحري العماني ، فيما حرص الإنجليز والهنديون على إبراز مظاهر التجارة والاحترام للعمانيين إيماناً منهم واعترافاً بقوتهم ، والخطر الذي يمكن أن يلحق بهم فيما إذا فكروا بالمساس بسيادتهم أو الاحتكاك بهم . وبظهور أسرة آل بوسعيد على المسرح السياسي في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، تطور الدور الذي لعبه العمانيون وتضاعف ، ليدخل في مجال التنافس التجاري ، حتى تماثلت في عمان سمات الامبراطورية السياسية - التجارية ، ولتحقق بالتالي ^(٢) دوراً ملاحياً وتجارياً مكنها من الحصول على مكانة راقية في وضع العلاقات التجارية أبان تلك الحقبة . ان مشهد العلاقات السياسية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، كان يشير الى تبدلات هامة وأساسية في تشكيلة القوى التي كانت تفرض وجودها . حتى كانت المرحلة تشير الى نهاية قوى وبروز قوى جديدة

تمكن العمانيون من توكيد وجودهم في المنطقة ، من خلال الدور الذي لعبوه في مجال الملاحة ، والتركيز على بناء أسطول قوي ليحقق لهم هدف الحماية الذاتية لمقاومة الأطماع الأجنبية وتوسيع مدركات الأنشطة الأساسية المتوافرة في البيئة المحلية والمتمثلة في ركوب البحر ، حتى استطاع العمانيون فرض وجودهم وتحقيق شخصيتهم البحرية باستقلالية تامة ناجزة دون وصاية أو تأثير من هذا الطرف أو ذاك . حتى بلغوا شأواً كبيراً في سعة الأسطول وقوة إمكاناته . والأوصاف التي تركها الغربيون لنا عن مشاهدتهم المباشرة تفصح عن المنعة والمستوى الرفيع الذي بلغته البحرية العمانية فخلال أواخر القرن السابع عشر امتلك العمانيون سفناً ضخمة كانت من الحجم والسعة الى الحد الذي تستوعب فيه ألفاً وخمسمائة رجل . فيما شهدت بواكير القرن الثامن عشر تطورات لاحقة تمثلت في حمل السفن العمانية لاعداد كبيرة من المدافع تراوحت بين السبعين والستين واستوعبت السفن الصغيرة ما بين أربعة الى ثمانية مدافع ^(٣) .

دور بارز في الانشطة البحرية ، لا سيما في مجال الغزو الأجنبي ، حتى أن نفوذهم بلغ بلاد فارس وتمكنوا من فرض سلطانهم على الأسطول الفارسي الذي عاني من التشتت بعد وفاة نادرشاه الافشاري ، وتمكنوا من استخدامه بكفاءة ودراية وفاعلية مما أتاح لهم اظهار قوتهم وباسهم الشديد . كما برزت قوى محلية أخرى في ميناء بوشهر وميناء بندريق وجزيرة خرج وحاكمها الشيخ «سير» واستطاع العتوب تركيز نفوذهم في الكويت والبحرين وكان لهم نشاط دافق في مجال التجارة البحرية . حتى ان السيادة البحرية للعثمانيين ابان تلك الحقبة واجهت منافسة جدية منهم . كما برزت قبيلة كعب (٥) ، التي كان لها الحظوة في منطقة شط العرب ونهر الكارون .

برزت عوامل عديدة ساهمت في تحفيز عمان نحو البقاء وبناء قدراتها الذاتية وتصميم الارادة ، نحو ترصين تجربتها السياسية والتجارية ، فعلى الرغم من الاخطار المحدقة من جهة البحر ، ان على صعيد القوى الأجنبية أو المحلية ، فإنهم تمكنوا من المضي في اداء دورهم التجاري بصورة دقيقة ومنظمة ، وربما يدخل عامل ضعف كل من الامبراطورية الفارسية والعثمانيه في مجال النشاط البحري كحافز للعثمانيين في تنشيط دورهم وتكريس قوتهم في هذا المجال ومن المدهش

على دائرة الصراع السياسي ، فبعد نهاية البرتغاليين وتوقع الهولنديين في دوائر صغيرة ومتناثرة في آسيا ، ظهر الى ساحة التنافس قوتان هما : الفرنسيون والانجليز ، وفي الوقت الذي ظل دور الأولى هامشياً ، تمكن الانجليز وبجهود شركة الهند الشرقية الانجليزية من الحصول على حظوة ومكانة مميزة أهلتها لاداء دور بارز في التاريخ السياسي والاقتصادي للمنطقة ، ويمكن الاشارة الى العام ١٧٥٧ ، الذي شهد انتصار الأسطول الإنجليزي ، لتوضيح الشكل والدور الذي اضطلعوا به في تكييف العلاقات وفرض الهيمنة والوجود - فبعد أن ركزوا جهودهم على اقليم البنغال بالهند ، أتاح لهم الانتصار الذي حققوه في توسيع رقعة النفوذ في الهند الذي جعلوه هدفاً لتثبيت دعائم وجودهم في الشرق (٤) . ولتأمين الاتصال بالمركز حرصت شركة الهند الشرقية الانجليزية على تعزيز وجودها في مياه الخليج العربي وعيا منها بالعلاقات الوطيدة التي كانت تربط الخليج العربي باقليم البنغال .

ان حصر الحديث عن القوى الأجنبية ، لا يعني البته أن منطقة الخليج العربي كانت مقفرة من القوى المحلية ، كما أن التركيز على قوة بعينها كاليعاربة مثلاً ، لا يدل على أن القوى المحلية الأخرى كانت خاملة الذكر أو عديمة النشاط والطموح . فالى جانب اليعاربة ، كان للقواسم

حقاً ، أن يكون ذلك التنوع المذهل والتطور المتصل في بناء التجربة وتماسك خيوط الاداء المثمر ، ليحقق العمانيون اداء فريداً ومتناسقاً في مجال الفعاليات البحرية ، وليكتسبوا بالتالي سمعة كبيرة في مجال التجارة البحرية . ليتحقق لعمان خلال حكم أسره البوسعيد نشاط تجاري هائل ، حقق لها مزيداً من الرفاهية والاستقرار^(٦) .

كان للموقع البحري المميز أثره الواضح في تفوق العمانيين البحري عن باقي نظرائها من القوى المحلية في الخليج العربي . ونتيجة للتصاق أبناء عمان بالبحر ، تهيأت لهم فرصة تنامي الخبرات الملاحية وتوارثها جيلاً عن الآخر ، حتى كان ركوب البحر ومخرعابه ، أحد أركان التقاليد الاجتماعية . ومما ساهم في بروز قوة العمانيين وتوسع أنشطتهم ، التدهور الذي نال الكيان السياسي في بلاد فارس لا سيما بعد موت نادر شاه عام ١٧٤٧^(٧) . ونتيجة للفوضى التي ضربت أطناً بها في ميناء بندر عباس ، اتجهت الشركات الشمالية العاملة في المنطقة مثل شركة الهند الشرقية الهولندية والانجليزية نحو التعامل بكل ثقلها مع ميناء مسقط مما أكسبه أهمية وازدهاراً ، ومن الشواهد التاريخية على خيبة أمل الشركات في عودة الحياة والازدهار الى الموانئ الفارسية ، خروج الهولنديين من ميناء بندر عباس عام ١٧٥٢ ، وتبعهم

الانجليز في ذلك عام ١٧٦٣ ونقلوا نشاطهم التجاري الى ميناء البصرة الا أنه خلال الازدهار التجاري الذي نالته البصرة ، بدأت الحياة والانشطة التجارية تدب في ميناء بوشهر حتى أن الانجليز عمدوا الى عقد اتفاق لفتح وكالة تجارية فيه ، بعد الاتفاق مع الشيخ سعدون حاكم المنطقة . الا أن الامور لم تبق على حالها ، فكان للصراعات السياسية التي نشبت بين الفرس والميرمها حاكم جزيرة خرج وميناء بندريق والصراعات التي خاضها مع الهولنديين والانجليز ، ان جعل الظروف المحيطة بالنشاط التجاري عسيرة ، مما حدا بالانجليز الى تركيز أنشطتهم وحصرها في ميناء البصرة منذ عام ١٧٦٩^(٨) . ولم تكن الظروف التي أحاطت بالبصرة على شكل من النموذجية وحسن الاداء فقد حاصرتها الاطماع من كل حذب وصوب ، فكريم خان الزند كان متوجها نحوها بكل طموحاته ورغباته ، والصراع الناشب بين اماره كعب والعثمانيين والآثار المترتبة من هذا النزاع على النشاط في شط العرب ، اضافة للحرب التي دارت رحاها بين اماره كعب والانجليز والعثمانيين عام ١٧٦٧ ، مما^(٩) جعل من النشاط التجاري في المنطقة ، أمراً غير معقول وضرباً من الخيال . ولم يقف الامر عند هذا الحد ، بل نزلت الجوائح وحلت الكوارث بالبصرة ، حتى اجتاحتها الطاعون عام ١٧٧٣

وفتك بأهلها . ولاتمام الصورة المعتمة ، أقدم الفرس على احتلال البصرة ١٧٧٦ - ١٧٧٩ ، لتقطع كل سبل الاتصال التجاري والحضري مع المدن الاخرى ، وتنوء تلك المدينة تحت أثار الاحتلال الذي شل حركتها وقيد أنشطتها .

كان من الطبيعي والاحوال التي أحاطت بالبصرة ، أن انتقل النشاط التجارى نحو موانئ أخرى ، حتى أفسح المجال لموانئ الكويت والبحرين (الزبارة) وبوشهر ومسقط لتمارسن دورا تجاريا نشطا . والواقع أن مسقط تمكنت أن تبرز بشكل واضح ، نتيجة لاستقرار الاوضاع السياسية والخبرة الملاحية التى بزوا أقرانهم بها ، إضافة الى الاسلوب المتحضر الذى تعامل به العمانيون مع مختلف الاصناف من التجار ، الذين وطأوا سواحلهم . وتوافر الامن والاحترام الذى لقيه التجار الاجانب فى تلك الاصقاع . ويسر التعامل التجارى ووفرة مختلف التجار والصرافين والبحارة المدربين والسفن الجاهزة^{١٠} .

ونظرا للسياسة الضرائبية الثابتة والبالغة ٦,٥٪ على السلع ، حظيت عمان بثقة وسمعة طيبة لدى التجار ، الذين وجدوا فى سلطة مسقط ، أهلا للثقة ومجالا رحبا لتوسيع التعامل معها ، وأخذوا يقارنون ذلك بالأفعال التى كانت تمارس فى الموانئ الفارسية والعثمانية ، وسيادة روح

المزاجية وتفشى الفساد والفوضى بين موظفيهم . ولنا فى ذلك ان نشير الى إنعكاس ذلك الامر على ميناء البصرة الذى كان تحت السيادة العثمانية والمعانة والعسر الذى لقيه التجار ، مما حدا بهم الى تركيز أنشطتهم وتحويلها الى ميناء الكويت ونقلها عبر الصحراء الى حلب خلال أواخر القرن الثامن عشر . فيما اضطر تجار آخرون الى تهريب بضائعهم عن طريق شط العرب ونقلها الى الزبير ليتم نقلها الى حلب . وتجدر الاشارة هنا الى ان المستفيد الوحيد من السياسة الضرائبية العثمانية ، كان التجار الاوروبيون الذين أتموا معاملاتهم وفق نظام الامتيازات الذى حصلوا عليه من السلطان العثمانى ، حيث بلغت النسبة ٣٪ ، فى حين أن التجار الآخرين ، كانت تتضاعف عليهم نسبة الضريبة حتى تتجاوز فى بعض الاحيان ٧,٥٪^{١١} .

إستوعب العمانيون أهمية تزويد أسطولهم التجارى بالقوة الحربية ، فعلى الرغم من السمة التجارية الخاصة التى اتسم بها البوسعيديون ، إلا أنهم لم يهملوا تدعيم سفنهم بالمدافع وتوفير الحماية الكافية . حيث كانت الاوضاع القائمة إبان تلك الحقبة التاريخية تستدعى اليقظة والحذر ، لاسيما وان المياه تعج بسفن القراصنة إضافة الى توثب القوى الاجنبية المتواجدة فى المنطقة ، والتى كانت تتحين الفرص

للانقضااض على القوى المحلية التى يصيبها الوهن والضعف . وللدلالة على المستوى الرفيع والمكانة الهامة التى بلغها الاسطول العمانى ، يمكن الاشارة الى الرحلات المنتظمة التى كانوا يقومون بها بين ميناء البصرة فى الخليج العربى وسواحل ملقا فى الشرق . حتى أنهم إحتكروا تجارة البن ما بين اليمن والبصرة خلال^{١٢} النصف الثانى من القرن الثامن عشر .

عنى البوسعيدون بصناعة السفن وتطويرها والاهتمام بتسليحها ، لاسيما فى أواخر القرن الثامن عشر ، وكان النموذج الذى شد إنتباههم ، قد تمثل فى النموذج الذى أتى به الاوروبيون الى المنطقة ، وكان أحد أهم الاسباب فى تفوقهم وفرض سيادتهم . وانطلاقا من هذا الوعى ، توجهوا نحو توسيع مراكز بناء السفن حتى إنتشرت فى موانئ مسقط وصحار وصور ، فيما نشطوا فى شراء السفن الاوربية ، وحاولوا أيضا الاستفادة من خبرة الهنود فى صناعة السفن لاسيما فى مينائى بومباى وسورات . وبالاشارة الى عهد السيد سلطان بن أحمد ١٧٩٢ - ١٨٠٤ ، يمكن إختصار الاوضاع الراقية التى بلغها الاسطول العمانى الذى كان يضم خمس عشرة سفينة كبيرة حمولة الواحدة من ٤٠٠ - ٧٠٠ طن ، فيما وجدت المئات من السفن المتوسطة والصغيرة ، والتى أوجدت نظاما

ملاحيا مميزا تمثل فى رحلات السفن الكبيرة فى الهند ، وتوجه السفن المتوسطة نحو سواحل شرق أفريقيا ، وتركيز نشاط السفن الصغيرة داخل مياه الخليج العربى . ولم يهمل الاسطول الحربى أو تترك رعايته ، فقد حظى الاسطول بالسفينة جنجانا التى بلغت حمولتها ١٠٠٠ طن ذات ٣٢ مدفعا^{١٣} بالاضافة الى ثلاث سفن أخرى ذات عشرين مدفعا .

إن تركيز المؤرخين على أهمية النشاط الاوروبى فى المنطقة ، ليعنى وتحت أى اعتبار إن الانشطة البحرية للقوى المحلية كانت مفقودة أو غائبة بل ان السفن البرتغالية وفى عز ازدهار نشاطهم فى المنطقة لم تستطع أن تبارى عدد السفن الآسيوية العاملة . وهذا القول ليعنى بحساب الكم بل بحساب النوع . إلا أن المهم فى هذا يتركز فى توجه الاوربيين نحو توسيع رقعة نشاطهم فى مجال تجارة الموانئ الآسيوية لاسيما خلال وصول الهولنديين الى المنطقة . لما تحققه تلك الفعاليات من أرباح مغرية بالاضافة الى سعة التبادل بين الموانئ الكثيرة وعدد السكان الكبير المنتشر فى قارة آسيا . وكانت أوضاع الانشطة قد أفرزت تعامللا واسعا ، تمثل فى قيادة ربابنة اوربيين لسفن آسيوية أو بالعكس ، إضافة الى قيام بعض السفن الاوربية بنقل الحجاج الآسيويين الى الاراضى المقدسة . ولم يقف الامر عند هذا الحد بل توسع الى

الحد الذي أثمر تعاون كلا الفريقين الآسيوي والأوروبي في تجارة الموانئ الآسيوية^{١٤}.

على الرغم من إتجاهات ميل التجار الأوروبيين نحو تركيز نشاطاتهم في أواسط آسيا والمحيط الهندي ، إلا أن هذا الأمر لا يعنى أن الخليج العربى والبحر الأحمر ، قد فقدتا أهميتهما الملاحية والتجارية . فقد بقيا منافسين لهما وزنهما إزاء طريق رأس الرجاء الصالح ، وبقيت مناطق العراق والجزيرة العربية وإيران وآسيا الصغرى وبلاد الشام ومصر وموانئ البحر المتوسط والبحر الأسود ، بحاجة ماسة واعتماد يكاد يكون أساسيا على الطريقين . بالإضافة الى أن النشاط الملاحى والتجارى فى المنطقة كان أحد السمات البارزة والرئيسية لسكانها وجزءاً أساسيا من خصائصها المميزة . ولا يمكن إغفال أهمية المنطقة أو إهمال موقعها كهمزة وصل بين الهند وسواحل أفريقيا الشرقية . وفى خضم هذه الفعاليات كان لميناء مسقط مكانة هامة ودور بارز بحكم الموقع والامكانات الملاحية والخبرة التجارية ، حتى قيض لذلك الميناء أن يتبوأ مكانته الرفيعة والهامة أواخر القرن الثامن عشر . حتى إن قيمة الاتجار لشركة الهند الشرقية مع الخليج العربى قد بلغت فى إحدى السنين حوالى ستة عشر مليون روبية^{١٥}.

كان من الطبيعى ان يتجه العمانيون نحو ركوب البحر ، نتيجة لفقر الارض وعدم وجود فرصة واسعة للزراعة ، وكان لابداعهم فى مجال البحر أن تمكنوا من بلوغ الغنى والقوة الاقتصادية . فقد أقبلوا بالامساك بزمam تجارة البن من مينائى الحديدة ومخا وتجارة السكر من بتافيا ، حتى ان ايران وجزيرة العرب والعراق وأرمينيا والاناطول قد إعتمدت فى حصولها على هاتين السلعتين على النشاط التجارى العمانى . وكان للعمانيين فرصة السيطرة على الطريق الواصل بين البحر الاحمر والخليج العربى ، حتى حصرت نطاق النقل بسفنهم فقط ، بالإضافة الى الانشطة الواسعة فى المحيط الهندى والتي أفصحت بشكل لايرقى اليه الشك عن الخبرة الملاحية الكبيرة التى بلغوها . حتى أنهم كانوا ينقلون الى كلكتا فى الساحل الشرقى من الهند ، اللؤلؤ والملح الصخرى والكبريت والنحاس والزرنىخ والعفص والزعفران والبخور والفواكه المجففة والافيون والاعشاب الطبية ، فى حين أن البضائع التى كانوا ينقلونها الى مسقط كانت تتراوح ما بين ، الانسجة القطنية والقطن الخام والصوف وخشب الصندل والفلل والزنجبيل والهيل وجوز الطيب والدارسين والمسك والكافور والنيلة والكركم والحديد والصلب والرصاص والصفيح والزيت والسمن

والأرز . وكانت السفن الاوربية تؤم ميناء مسقط وتنشط في فعالية نقل البضائع الى الهند^(١٦) .

في الوقت الذي عانت الفعاليات الاقتصادية في كل من فارس والدولة العثمانية من الركود وشحة النقود ، فإن العمانيين واصلوا نشاطهم التجاري بكل قوة وأسسوا امبراطوريتهم التجارية وعززوا علاقاتهم مع القوى التجارية والسياسية الأخرى وحرصوا على توطيد نفوذهم في المناطق التي كان حجم التبادل التجاري معها كبيرا ولم يكتفوا بالتوجه نحو منطقة واحدة بقدر ما أرادوا توسيع رقعة التبادل مع أكثر من منطقة وميناء فقد كانت سفنهم في المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر^(١٧) يتيقن الانجليز من فرض هيمنتهم وأسطولهم على الجهات الشرقية من الهند وحتى الخليج العربي والبحر الأحمر خلال النصف الأول من القرن الثامن عشر ولم يتبق للهولنديين والفرنسيين سوى مناطق نفوذ هزيلة فيما تمكنت شركة الهند الشرقية الانجليزية من السيطرة على نقل البضائع من الخليج العربي الى الهند وهي البضائع التي تعود ملكيتها الى التجار العرب والهنود والفرس والأرمن واليهود وخلال العقود السداس والسابع من القرن الثامن عشر كانت السفن التي تجوب مياه الخليج العربي خاضعة للسيادة

الانجليزية . وكان للمهارة التي بلغها القباطنة الانجليز والحظوة والمنعة اللتين بلغاهما أن برزت ظاهرة تفضيل ملاك السفن من الآسيويين تسليم قيادة سفنهم الى الانجليز ونتيجة لانتشار السفن الانجليزية ونشاطها الدائب في نقل البضائع بين الهند والبصرة فقد جعل ذلك بعض الباحثين يرون ان النشاط التجاري كان بيد الانجليز بشكل مطلق^(١٨) .

وقد برزت تطورات لاحقه في توجه التجارة الانجليزية مع الشرق خلال العقدين الثامن والتاسع من القرن الثامن عشر تمثلت في توجيههم نحو توسيع علاقاتهم مع الصين بعد بروز اهمال واضح في التبادل مع الخليج العربي ، نتيجة للفوضى السياسية في المنطقة وركود الانشطه الاقتصادية وقلة الاموال وكان للارباح الكبيرة التي حصلوا عليها لقاء تجارتهم مع الصين أثر كبير في تركيز نشاطهم في ذلك المجال والواضح أن عيون الانجليز كانت على التجارة مع الصين لما تمثله من اغراء هائل في الارباح الا أن شح الأموال كان عائقا بارزا في توجهاتهم^(١٩) .

وكان لسيطرة الانجليز على الهند دور في تحفيز اندفاعهم نحو الصين للتجار معها فبعد أن فشلوا في تسويق النسيج الصوفي الانجليزي اليهم وجدوا ضالتهم في القطن والافيون المنتج في الهند وركزوا كل امكانياتهم في سبيل الحصول على

بدأوا يجنون الأرباح الطائلة ، وراحوا
في مقارنة نشاطاتهم بين المنطقتين ،
ونتيجة للفراغ الذي نشأ في المنطقة ،
حاول أبناء المنطقة من التجار ، إعادة
النشاط التجارى فيها . حتى كان
العُمانيون الأكثر حظوة ونشاطا في
مجال التجارة مع آسيا^{٢٠} .

اسماعيل نوري الربيعي
الجامعة الأردنية - كلية الآداب
قسم التاريخ

الشاي الذي أضحى مادة واسعة
الانتشار في أوروبا وفي سبيل ضمان
الأرباح الواسعة عمدت شركة الهند
الشرقية الانجليزية الى منح التجار
الانجليز حرية الاتجار بجميع انواع
السلع الآسيوية فيما احتفظت لنفسها
بحق احتكار تجارة الشاي وكان
للأرباح التي تحقّقها الشاي ان
أهمّلت التجارة مع الخليج العربي
والبحر الأحمر . حتى غدت المنطقة
ضئيلة الأهمية بالنسبة للتجار الذين

REFERENCES

1. Lorimer, Gazetteer OF The Persian Gulf, Tc2, India 1908, P-403. - ١
2. amillton, Anew Account Of The East India 1688-1723 VOL-1, P-45. - ٢
3. Miles, The Countries and the Trades of the Persian Gulf VOL-1, P- ٢٢٠. - ٣
- ٤ - صالح محمد العابد ، دور القواسم في الخليج العربي ، بغداد ١٩٧٦ ، ص٤٢ .
- ٥ - د. عبدالامير محمد امين ، القوى البحرية في الخليج العربي في القرن الثامن عشر ، بغداد ١٩٦٦ ، ص٢٢ .
- ٦ - د. ميمونة خليفة الصباح ، نشأة الكويت وتطورها في القرن الثامن عشر ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد السادس والاربعون ، السنة الثانية عشرة .
- ٧ - د. عبدالامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج العربي ١٧٤٧-١٧٧٨ ، بغداد ١٩٧٧ ، ص٥٠ .
- ٨ - نفس المصدر ، ص١٧٢ .
- ٩ - عبدالامير محمد امين ، القوى العربية في الخليج العربي ، ص٤٥ .
10. Parsons, Travel in Asia and Africa, London 1808 P- 220. - ١٠
11. Marine Records, Vol. 891 August 15, 1790, Report on Trade of Arabia and Persia by Samuel Monesty and Harbord Jones - ١١
12. Ibid. - ١٢
13. India Office, Factory Records, Letters from Bussora, Gambroon, etc. Letter from Bussra, Vol. 21, September 1769. - ١٣
- ١٤ - د. عبدالامير محمد امين ، دراسات في النشاط التجاري والسياسي الاوروبي في اسيا ١٦٠٠-١٨٠٠ ، عمان ١٩٨٧ ، ص٦٣ .
15. Furber, Rival Empires of Trade in the Orient 1600- 1800, Oxford 1976
16. India Office, Abstract Letters Received From Bombay, VOL- B, Letters From Boussora.
17. parsons, OP-Cit, P- 175.
- ١٨ - د. عبدالامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج العربي ، ص٢٣٤ .
19. Geerberg, British Trade and Opining of China 1800- 1842, Cambridge 1969. P- 8
20. ibid - ٢٠